Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/237

Der Bundesminister für Verkehr
StB 11 - 3007 - Bd 66

Bonn, den 25. Januar 1966

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Verkehrsverbindung Ruhrgebiet — Hochsauerland**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Balkenhol, Majonica, Lenze (Attendorn), Meis und Genossen — Drucksache V/175 —**

Im Namen der Bundesregierung beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1.

Das Erholungsgebiet des Hochsauerlandes, das sich räumlich in etwa mit dem Rothaargebirge deckt und das sich vom Siegener Land bis in den Raum Winterberg — Willingen erstreckt, liegt in der Luftlinie 80 km vom östlichen Ruhrgebiet entfernt. Wegen seiner abseitigen Lage dient das landschaftlich reizvolle Hochsauerland somit vornehmlich als Wochenend-Erholungsgebiet, das mit dem Kraftwagen und auch mit der Bundesbahn angefahren werden kann. Die verkehrliche Situation auf der Straße ist einerseits gekennzeichnet durch einen normalen Werktagsverkehr und andererseits durch einen massierten Sonn- und Feiertagsverkehr. Während an den normalen Wochentagen sowohl im Sommer als auch im Winter die vorhandenen zweispurigen Bundesstraßen ausreichen, kommt es erfahrungsgemäß bei günstigem Ausflugswetter in den Spitzenstunden des rückflutenden Wochenendverkehrs zu stellenweisen Verkehrsstauungen.

Auf der Schiene wird das Platzangebot der fahrplanmäßigen Züge auch an den Wochenenden nicht voll in Anspruch genommen. Im Bedarfsfall werden ganzjährig, vornehmlich an Wochenenden mit guten Wintersportmöglichkeiten, Sonderzüge gefahren, die ohne Schwierigkeiten auch noch verstärkt eingesetzt werden könnten.

Zu 2.

Für eine Rückfahrt aus dem Hochsauerland, beispielsweise von Winterberg ins Ruhrgebiet nach Dortmund, müssen wegen der schwierigen Topographie des Geländes auf der Straße etwa

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

120 km zurückgelegt werden. Bei Berücksichtigung des Mittelgebirgscharakters der Landschaft und des dadurch bedingten kurvenreichen Verlaufs der Straßenzüge mit ihren wechselnden Steigungsverhältnissen wird mit einer normalen Fahrzeit im Kraftwagen von 2 Stunden gerechnet werden müssen. Bei einer Fahrzeit von 4 Stunden, wie es in der Fragestellung heißt, müssen demnach 2 Stunden Verzögerung durch Stauungen und langsamere Kolonnenfahrten eingetreten sein. Zu solchen Behinderungen kommt es erfahrungsgemäß auf einzelnen Streckenbereichen im Zuge der B 7 zwischen Nuttlar und Arnsberg, wenn bei gutem Ausflugswetter der dementsprechend starke Wochenend-Erholungsverkehr am Sonntag nachmittag in wenigen Stunden massiert zurückflutet. Hierzu bleibt jedoch zu bemerken, daß diese Verkehrsbehinderungen weitgehend vermeidbar wären, wenn von dem rückflutenden Verkehr auch die zielgerichteten Landesstraßen mit benützt würden. In Stoßzeiten hat der Verkehrsfunk wiederholt auf die noch aufnahmefähige Landstraßenverbindung Brilon — Rüthen — Möhnesee hingewiesen.

Auf dem Schienenweg dagegen benötigt ein Sonderzug z. B. zwischen Dortmund und Winterberg, das sind 118 km, im Durchschnitt 2½ Stunden, Regelzüge mit einmaligem Umsteigen 2¾ Stunden bis 3 Stunden.

Zu 3.

Wesentlichste Voraussetzung für eine Hebung des Fremden- und Erholungsverkehrs im ausgesprochenen Hochsauerland dürfte die Verbesserung der Hauptzu- und -abfahrtsstraßen sein. Von ausschlaggebender Bedeutung werden in dieser Hinsicht die beiden geplanten und zum Teil bereits im Bau befindlichen Bundesautobahnen, die BAB Sauerlandlinie und die BAB Ruhrgebiet—Kassel, zusammen mit ihren noch herzurichtenden Zubringerstraßen sein. Im Zuge der BAB Sauerlandlinie, die schon in ihrem Namen ihre räumliche Zuordnung erkennen läßt, wird Lüdenscheid Ende 1967 erreicht und die durchgehende Strecke bis Gießen spätestens 1970 verfügbar sein. Auf dieser Autobahn wird dann beispielsweise für die 76 km lange Strecke vom Ruhrgebiet bis zum neuen Erholungszentrum um die Biggetalsperre bei Olpe künftig weniger als 1 Stunde Fahrzeit benötigt werden.

Während die BAB Sauerlandlinie die Naturparke Ebbegebirge und Rothaargebirge westlich tangiert und sie von dieser Seite verkehrlich aufschließt, bietet sich die BAB Ruhrgebiet—Kassel für eine Anfahrt der Naturparke Arnsberger Wald, Homert und Rothaargebirge von Norden her an. Diese letztgenannte z. Z. in der Bauvorbereitung befindliche Autobahn soll baulich mit Beginn des 3. Vierjahresplanes, ab 1967, von Unna aus nach Osten mit Nachdruck vorangetrieben werden. In wenigen Jahren wird dann der Verkehr zum Hochsauerland, nach Winter-

berg und Willingen, nicht mehr auf die B 7 über Arnsberg und Meschede angewiesen sein, sondern leichter und schneller den Weg über die Anschlußstelle Erwitte nehmen können.

Für das Hochsauerland wird sich ferner die im Bau befindliche neue Bundesfernstraße EB 55 Köln—Olpe positiv auswirken. Zur Zeit wird im Einvernehmen zwischen Bund und den beiden beteiligten Ländern Nordrhein-Westfalen und Hessen eine großräumige verkehrswirtschaftliche Untersuchung vorbereitet, die Aufschluß geben soll über die Möglichkeit einer östlichen Verlängerung dieser neuen Straße von Köln über Olpe hinaus durch das Wittgensteiner Land und weiter bis in den Raum Kassel bzw. Bad Hersfeld.

Bis Ende 1970 wird der Bund unter Zurückstellung umfangreicher anderer dringlicher Maßnahmen allein für den Bau der beiden Autobahnen Sauerlandlinie und Ruhrgebiet—Kassel auf nordrhein-westfälischem Gebiet ohne Zubringerstraßen etwa 1,5 Milliarden DM investiert haben. Diese Summe entspricht nahezu dem 3fachen Betrag, den das Land Nordrhein-Westfalen jährlich für Bundesstraßen und BAB-Betriebsstrecken zugewiesen erhält.

In dem speziell angesprochenen Hochsauerland lassen die in der Regel jährlich durchgeführten Verkehrszählungen erkennen, daß zur flächenmäßigen Erschließung zweispurige Straßen den Verkehrsanforderungen genügen. In bezug auf die Bundesstraßen dieses begrenzten Raumes sind daher die Bemühungen auf eine verkehrssichere Unterhaltung der Fahrbahn und die Fortsetzung des Zwischenausbaus mit örtlichen Verbesserungsmaßnahmen gerichtet.

Zu 4.

Im Hochsauerland sind die beiden Bundesbahnstrecken Altenhundem — Schmallenberg mit 18 km und Würdinghausen — Röspe mit 14 km für eine Stillegung in Aussicht genommen.

Auf der erstgenannten Strecke wurde der Reisezugverkehr bereits vor einigen Jahren eingestellt. Der verbliebene verhältnismäßig geringe Güterverkehr, der bislang durch ein Güterzugpaar je Werktag bedient wurde, könnte ohne besondere Schwierigkeiten durch Lastkraftwagen über die parallel verlaufende B 236 geführt werden. Der Wochenendverkehr würde hierdurch nicht nachteilig beeinflußt, da die zusätzlichen Lkw-Fahrten an den Werktagen auszuführen wären. Ein Abbau dieser Bahnlinie, die auf weiten Strecken geländebedingt mit auf dem Straßenkörper verläuft und damit zu verkehrsgefährlichen Profilüberschneidungen führt, würde den ohnehin vorgesehenen abschnittsweisen Ausbau der B 236 wesentlich erleichtern und wirtschaftlicher gestalten. Denn dann stünde der schmale Geländestreifen zwischen der Lenne und dem steil ansteigenden Hang in voller Breite für den Straßenausbau zur Verfügung.

Bei der zweiten zur Stillegung in Aussicht genommenen Bahnlinie zwischen Würdinghausen und Röspe handelt es sich um eine stark kriegsbeschädigte Strecke, die seit 1945 nicht mehr in Betrieb ist. Diese mehr formelle Stillegung würde die Strassenverkehrsverhältnisse somit nicht beeinflussen.

Zu 5.

Im Zusammenhang mit den Vorbereitungen für die BAB Ruhrgebiet—Kassel wird auch ein vierspuriger Zubringer von der Anschlußstelle Werl nach Neheim-Hüsten mit Weiterführung im Zuge der B 7 bis Arnsberg geplant. Die Umgehungsstraße Neheim-Hüsten ist bereits zweispurig mit Aufweitungsmöglichkeit auf 4 Fahrspuren fertiggestellt. In den 3. Vierjahresplan (1967 bis 1970) wird ein weiterer Teilbetrag eingeplant.

Für den Abschnitt der B 7 östlich Arnsberg laufen z. Z. Vorüberlegungen. Um in dieser recht schwierigen Planung weiterzukommen, hat die Auftragsverwaltung Nordrhein-Westfalen eine spezielle verkehrswirtschaftliche Untersuchung veranlaßt, die Aufschluß über dieVerkehrsverhältnisse im einzelnen, auch unter Mitberücksichtigung des Ausflugsverkehrs, geben soll. Das Ergebnis einer solchen umfassenden Untersuchung wird dann nähere Aussagen über Bauwürdigkeit, Querschnitt und abschnittsweise Dringlichkeitsstufen erlauben.

Seebohm